

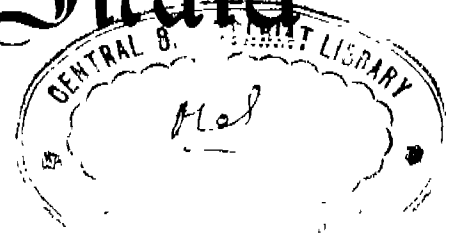


# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 19 ]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 29, 2001/माघ 9, 1922

No. 19 ]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 29, 2001/MAGHA 9, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 जनवरी, 2001

सं. टीएमपी/78/2000-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड द्वारा लगाए गए कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों में विसंगतियों के संबंध में तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/78/2000-टीपीटी

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए)

.....

आवेदक

बनाम

दि पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड

.....

प्रतिवादी

आदेश

(जनवरी, 2001 के इस 5वें दिन को पारित)

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए) ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के विपरीत पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड (पीएसए एसआईसीएल) द्वारा लगाए गए कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों के बारे में एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है।

2.1 टीएसए ने पीएसए एसआईसीएल द्वारा नीचे दिए गए अनुसार लगाए गए प्रमारों की तुलना में दरों के मान के अनुसार लागू प्रशुल्क को सारणीबद्ध किया है :-

कार्यकलाप	प्रशुल्क के अनुसार लागू प्रमार	पीएसए एसआईसीएल द्वारा लगाया प्रमार
पैरा 1.5 पोत के अंदर ही कंटेनर अंतरित करने के लिए प्रमार (क) 40' के कंटेनर का उतराई द्वारा स्थानांतरण और पुनः जहाज पर लदान	38.81 अमरीकी डालर	38.81 अमरीकी डालर + बांधने/खोलने का प्रमार (दुबारा) 16.08 अमरीकी डालर + कंटेनर घाट शुल्क प्रमार (दुबारा) 2.76 अमरीकी डालर + कार्गो घाट शुल्क प्रमार (दुबारा) 1500/- रुपए

टीएसए ने कहा है कि पीएसए एसआईसीएल ने पत्राचार करने और उनके साथ लंबी चर्चा करने के बावजूद उनकी धारणा को अस्वीकार कर दिया ।

2.2 टीएसए ने आगे कहा है कि पीएसए एसआईसीएल बांधने/खोलने और बांधने तथा सामग्री रखने के योजना प्रमार, जो भारत में किसी भी पत्तन में विद्यमान नहीं है, के लिए प्रति कन्टेनर 8.04 अमरीकी डालर का प्रमार लगाते रहे हैं । इसके अतिरिक्त, प्रयोक्ताओं पर ब्याज भी अधिरोपित किया जा रहा है, जिसका उल्लेख इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में नहीं किया गया है ।

3. टीएसए ने पहले यह अभ्यावेदन किया था कि निम्नलिखित आधारों पर बांधने/खोलने, पर्यवेक्षण और सामग्री रखने की योजना बनाने का प्रमार संग्रहीत करने का कोई औचित्य नहीं था :

- (i) पोत पर कोई भी कार्यकलाप पोत स्वामी/मास्टर का एकमात्र अधिकार था ।
- (ii) बांधने का कार्य केवल डेक पर कन्टेनरों के लिए था; पीएसए एसआईसीएल यह प्रमार लदान किए/निपटान किए गए सभी कन्टेनरों पर संग्रहित कर रहा था ।

4. तत्पश्चात्, टीएसए ने सूचित किया है कि पीएसए एसआईसीएल पोत पर बांधने/खोलने का प्रचालन करने के पूर्व संबंधित पोत से प्राधिकार नहीं मांग रहा है । इसने यह भी इंगित किया है कि जब यह पहले ऐसा प्रचालन कर रहा था तब लागत प्रति यूनिट 25/-रुपए से भी कम थी ।

5. इसके प्रत्युत्तर में पीएसए एसआईसीएल ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :-

- (i) सामग्री रखने की योजना बनाना, कन्टेनरों को बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण सभी अंतर्राष्ट्रीय महापत्तनों द्वारा की जाने वाली टर्मिनल सेवाएं हैं । यह एकीकृत टर्मिनल प्रचालनों का एक अनिवार्य हिस्सा है । कार्य प्रक्रिया में ऐसे एकीकरण से प्रति घंटे औसतन 23 संचालन सकल क्रेन दर प्राप्त करना और 12 घंटे के भीतर पोत का तीव्र परिवर्तन संभव हुआ है । प्रचालनात्मक क्षमता और उच्च उत्पादकता पत्तन प्रबंधन और अंतर्राष्ट्रीय मानकों के प्रचालन में इस सर्वोत्तम पद्धति का प्रमाण है । यही आधार है कि सामग्री रखने की योजना बनाने, कन्टेनरों को बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण के लिए प्रमारों को एक सयुक्त रूप में देखा जाना चाहिए ।
- (ii) लाइन्स द्वारा लगाए गए टीएचसी में सामग्री रखने की योजना बनाने, कन्टेनरों को बांधने/खोलने और पीएसए एसआईसीएल द्वारा प्रदान की गई पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए महापत्तन प्रशुल्क

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रभार शामिल हैं । दिनांक 7 जनवरी, 2000 से ही एमएलओ पोतवणिकों और परेषितियों से यह प्रभार वसूल करता रहा है ।

- (iii) पीएसए एसआईसीएल जहाज के प्रत्येक चीफ ऑफिसर/मास्टर से उसे कोई भी प्रचालन शुरू करने के पूर्व एक अधिसूचना प्रपत्र पर हस्ताक्षर कराकर बांधने/खोलने की सेवा निष्पादित करने का प्राधिकार देते हुए पूर्वानुमोदन प्राप्त करता है ।
  - (iv) पोत पर उसके कार्यकलाप चीफ ऑफिसर/मास्टर द्वारा स्वीकार किए जाते हैं और टीएसए ने भी सामग्री रखने की योजना बनाने, कटेनरो को बांधने/खोलने और टीएससी के एक भाग के रूप में पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए प्रभारों को भी शामिल किया है ।
  - (v) बांधने/खोलने का कार्य पीएसए एसआईसीएल द्वारा प्रदान की गई संपूर्ण संयुक्त सेवाओं का बहुत छोटा संघटक मात्र ही है । अनुमोदित दर वह औसत लागत प्रदर्शित करती है, जो एकीकृत सेवाएँ शामिल करती है ।
  - (vi) इसकी टर्मिनल उत्पादकता कोचीन, चैन्नई, बम्बई, जेएनपीटी की अपेक्षा काफी अधिक है और यह एनएसएसआईसीटी से तुलनीय है । तुलना का ध्यान पृथक कार्य प्रक्रिया/व्यवहारों पर ही केंद्रित नहीं होना चाहिए, परंतु यह टर्मिनल की संपूर्ण उत्पादकता के रूप में अंतिम परिणाम पर होना चाहिए । पोत परिवर्तन समय 100% से भी अधिक घट गया है और वर्ष-दर-वर्ष 35% की वृद्धि दर प्राप्त कर ली गई है । टीसीटी में आने वाले कटेनर जहाजों की संख्या इसके पूर्णतः एकीकृत प्रचालनात्मक प्रक्रिया के परिणामस्वरूप 50% बढ़ गयी है ।
  - (vii) इसने घाट शुल्क और सामग्री रखने की योजना बनाने, कटेनरों के उतारने और पुनः लदान करने के लिए बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए प्रभार संग्रहित करना महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा टीएसए के अभ्यावेदन पर निर्णय लेने तक रोक दिया है ।
  - (viii) एल एण्ड आर प्रचालनों के लिए अनुमोदित प्रशुल्क केवल जहाज से माल उतारने-चढ़ाने के लिए प्रभार है । जब तक घाट से कोई बक्सा गुजरता है, घाट शुल्क लागू होता है । इसलिए, घाट शुल्क प्रभार उतारने और पुनः लदान करने के लिए अपेक्षित बक्सों के लिए दो बार संग्रहित किए जाते हैं ।
  - (ix) इसी प्रकार, सामग्री रखने की योजना बनाने, बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण दो बार प्रभारित होता है, क्योंकि सेवा दो बार निष्पादित की जाती है ।
  - (x) पीएसए एसआईसीएल और टीएसए के बीच यह सहमति हुई थी कि बिलों के निपटान के लिए ग्राहकों को दो विकल्प (यथा, जमा प्रणाली अथवा चालू प्रणाली) दिए जाएंगे और दोनों प्रणालियों के अधीन क्रेडिट अवधि के बाद ब्याज का भुगतान करने के लिए भी उनके बीच सहमति हुई थी । विलम्बित भुगतानों के लिए उसके द्वारा प्रभारित 2 प्रतिशत प्रतिमाह की ब्याज दर वही है जो टीपीटी द्वारा प्रभारित की जाती है ।
  - (xi) चूंकि, ब्याज प्रभारित करना एक प्रशासनिक मामला है, बीओटी प्रचालक (आपरेटर) को कंपनी के वाणिज्यिक सिद्धांतों, प्रथागत सेवा स्तरों और वित्तीय नीति के आधार पर इस मुद्दे का निर्णय करने की अनुमति दी जानी चाहिए ।
6. टीएसए का अभ्यावेदन विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों तथा तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) को उनकी टिप्पणी के लिए परिचालित किया गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है —

#### कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इण्डिया)

- (i) पीएसए एसआईसीएल समान कार्यकलाप के लिए दो बार प्रभारित कर रहा है ।

- (ii) यानान्तरण प्रभार के तर्काधार में कोई विवाद नहीं है परंतु लाइन्स से यानान्तरण प्रभार और अन्य प्रभार, जो अनुचित और दोहरा प्रभार है, प्रभारित नहीं किया जा सकता ।

#### सीमा शुल्क लाइसेंसशुदा एजेंट एसोसिएशन

वे टीएसए के विचार से पूर्णतः सहमत हैं और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से पीएसए एसआईसीएल को अननुमोदित प्रभारों का भुगतान रोकने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करके पत्तन प्रयोक्ताओं की सुरक्षा करने का अनुरोध किया है ।

- 7.1 इस मामले में तृतीकोरन में दिनांक 6 सितम्बर, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

#### तृतीकोरन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन

- (i) पीएसए एसआईसीएल दुगुना घाटशुल्क प्रभारित करता है, जो गैर कानूनी है । यह अतिरिक्त संचलनों के लिए भी प्रभार लेता है ।
- (ii) इसमें सामान उठाना-रखना शामिल नहीं है । इसलिए, उतराई और पुनः पोतलदान में उसे शामिल करना नहीं कहा जा सकता । यहां तक कि अगर सामान उठाने-रखने का पता चलता है तो इसमें बाधना भी शामिल होगा ।
- (iii) बांधने का प्रभार बिल्कुल संग्रहीत नहीं किया जाएगा । टर्मिनल प्रभार उसे शामिल करता है । किसी भी स्थिति में उसे प्रयोक्ताओं पर नहीं थोपा जाएगा ।
- (iv) सामग्री रखने की योजना बनाने, बांधने/उतराई और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए 8.04 अमरीकी डालर की दर बहुत अधिक है ।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अपने आदेश में कहा है कि यह प्रभार पोत से विशिष्ट प्राधिकार प्राप्त करने के शर्तधीन है । इसका अनुपालन पीएसए एसआईसीएल द्वारा नहीं किया जा रहा है । वे हमें विकल्प का प्रयोग करने की अनुमति दिए बिना हमें भुगतान करने के लिए बाध्य कर रहे हैं ।
- (vi) पीएसए एसआईसीएल महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से प्राधिकार प्राप्त किए बिना ब्याज प्रभारित कर रहा है ।
- (vii) कंटेनरों का गलत ढग से लदान करने में किसी जहाज की भूल के लिए किसी परेशिती को दंडित क्यों किया जाए ? अगर बिल्कुल ऐसे कंटेनरों को यानान्तरण कंटेनर के रूप में माना जाए; पृथक रूप से आयात और निर्यात के रूप में नहीं ।

#### पीएसए एसआईसीएल

हमारी स्थिति का स्पष्टीकरण हमारे दिनांक 5 सितम्बर, 2000 के पत्र में दिया गया है । हम आगे अपना अनुरोध दिनांक 25 सितम्बर, 2000 तक प्रस्तुत करेंगे ।

- 7.2 संयुक्त सुनवाई के दौरान, पीएसए एसआईसीएल को दिनांक 25 सितम्बर, 2000 तक प्रदान की गई सेवाओं की लागत के आंकड़ों के साथ विस्तृत लिखित अनुरोध प्रस्तुत करने की अनुमति देने का निर्णय किया गया था । टीएसए को भी अपनी ओर से लागत निर्धारण का ब्यौरा देने का सुझाव दिया गया था ।

8.1 संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णयानुसार पीएसए एसआईसीएल ने अपना लिखित अनुरोध प्रस्तुत कर दिया है, जिसका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) सामान रखने की योजना, बांधना/खोलना और पर्यवेक्षण ग्राहकों को उच्च स्तरीय टर्मिनल सेवाएं प्रदान करने के लिए बनाए गए एकीकृत टर्मिनल प्रचालन का अनिवार्य हिस्सा है। यह टीपीटी के साथ इसके लाइसेंसकरण कराने में निर्दिष्ट उत्पादकता दायित्वों को प्राप्त करने की भी एक महत्वपूर्ण पूर्वाश्रयकता है।
- (ii) उनके प्रशुल्क ढांचे का आधार और तर्कसंगतता अत्यधिक प्रतिस्पर्धी कीमतों पर उच्चतर उत्पादकता प्रदान करना है। इसका प्रशुल्क ढांचा सीओपीटी, जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में विद्यमान कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों की तुलना में कम है।
- (iii) विभिन्न सेवाओं के लिए इसके प्रमारों को चैन्सई पत्तन के प्रशुल्क ढांचे के एवज में तलचिन्हित किया गया था। यह अपनी एकीकृत प्रचालनात्मक प्रक्रिया तथा कम्प्यूटरीकृत टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली का प्रयोग करते हुए जो अतिरिक्त सेवाएं प्रदान करता है, को इस तलचिन्हित प्रशुल्क ढांचे के भीतर रखा जाता है। पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल में कंटेनर प्रहस्तन के कुल प्रमारों पर निर्णय लेने की प्रक्रिया में विचार किया जाना चाहिए।
- (iv) इस प्रमार के अधीन प्रदान की गई सेवाएं एकीकृत प्रक्रिया है, जो कंटेनर के यार्ड से प्रवाहित होते हुए घाट के प्रवेश द्वारा पर और अंततः पोत पर पहुंचने से प्रारंभ होती है। सभी प्रचालन वास्तविक समय तारीख पर कम्प्यूटर एकीकृत हैं।
- (v) सामान रखने की योजना बनाने के लिए संगत कंटेनर का ब्यौरा प्राप्त करने, पोत पर भंडारण के लिए सर्वेक्षण, क्रेन विभाजन का निर्धारण करने, विपथन क्रम, यार्ड में स्थान, निर्यात/आयात कंटेनरों के क्रम को चिन्हित करने और उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए पोत प्रचालनों के पूर्व और इसके दौरान यार्ड में कंटेनर को संग्रहीत/स्थानान्तरित करने की अपेक्षा होती है।
- (vi) उनके पूर्ण प्रचालन में बांधने/खोलने का एकीकरण उन्हें पोत के पत्तन पर खड़ा होने के 15 मिनट के भीतर पहले कंटेनर का निपटान करने और अपनी कम्प्यूटरीकृत टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली के माध्यम से उच्च स्तर की उत्पादकता बनाए रखने योग्य बनाता है।
- (vii) पर्यवेक्षण सेवाओं में पोत पर और समुद्र-तट दोनों पर सभी एकीकृत टर्मिनल प्रचालनों का समन्वय शामिल होता है।
- (viii) चैन्सई में प्रहस्तन किए गए कंटेनर के लिए उतारने चढ़ाने की दर 375/- रुपए है, जिसमें पत्तन न्यास और गोदी श्रमिक बोर्ड के श्रमिकों को नियोजित करके माल उतारने-चढ़ाने वाले एजेंट द्वारा निष्पादित बांधना/उतारना, शू और कोन लगाना आदि शामिल होता है। पीएसए एसआईसीएल में प्रदान की गई सेवा की प्रकृति सीएचपीटी में माल उतारने-चढ़ाने वाले एजेंट द्वारा प्रदान की गई सेवा के समान नहीं होती है। तथापि, इसने चैन्सई पत्तन के दर ढांचे को अपनाने के लिए इस दर्शन के समरूप 350/- रुपए की दर अपनाई है। इसकी सक्षम सेवाओं और उच्च उत्पादकता पर विचार करते हुए अपनाई गई दर निश्चित रूप से उचित है।

8.2 पीएसए एसआईसीएल ने उल्लेख किया है कि इन सेवाओं को प्रदान करने की लागत का विस्तृत आंकड़ा देना संभव नहीं है क्योंकि वे एकीकृत टर्मिनल प्रचालन का हिस्सा है। तथापि, इसने लागत का एक सांकेतिक आंकड़ा प्रदान किया है। पीएसए एसआईसीएल ने इस प्राधिकरण से प्रस्तुत की गई सूचना की गोपनीयता रखने का अनुरोध किया है, क्योंकि यह वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील है।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना की पूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :—

- (i) पीएसए एसआईसीएल का मौजूदा दरों का मान इस प्राधिकरण द्वारा दिसम्बर, 1999 में अनुमोदित किया गया था। यह अनुमोदन सीएचपीटी की दरें अपनाने की मांग करते हुए पीएसए एसआईसीएल के प्रस्ताव के आधार पर दिया गया था। यहां यह उल्लेख करना सगत है कि पीएसए एसआईसीएल का पहली बार नियत किया गया मौजूदा प्रशुल्क उसके अपने प्रचालन की लागत और लगाई गई पूंजी पर आधारित नहीं है, बल्कि मूलतः पड़ोसी पत्तन अर्थात् चैनई पत्तन न्यास में अधिसूचित प्रशुल्क का अनुकरण है।
- (ii) टीएसए ने यह अभ्यावेदन दिया है कि टर्मिनल प्रचालन कंटेनरों को बांधने/खोलने, घाटशुल्क के संबंध में दो बार प्रभार और कंटेनरों के पोत के भीतर उतराई और पुनः लदान करके अंतरण के मामले में कार्गो पर घाट शुल्क लगाते हैं।

पीएसए एसआईसीएल के दरों के मान में उतराई और पुनः लदान करके पोत के भीतर अंतरित कंटेनर से संबंधित प्रहस्तन प्रचालन के लिए विशेष प्रशुल्क विहित होता है। दरों का मान ऐसे मामलों में कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क लगाने के बारे में मूक है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, पीएसए एसआईसीएल का मौजूदा प्रशुल्क सीएचपीटी के प्रशुल्क का एक अनुकरण है। इसलिए, संदेह होने पर प्रशुल्क का नियंत्रण करने वाली शर्तों सहित सीएचपीटी के दरों के मान का हवाला देना संगत है। सीएचपीटी के दरों के मान के अध्याय-11 (क) में मद सं0 17 (ग) स्पष्ट रूप से यह निर्दिष्ट करती है कि सीएचपीटी के ट्रैक्टर ट्रैलरों अथवा अन्य उपस्करों का प्रयोग करते हुए घाट से होकर समान पोत के एक हैच से दूसरे तक कंटेनरों के अंतरण के प्रचालन द्वारा शामिल कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगेगा। इसलिए, पीएसए एसआईसीएल के मामले में भी समान धारणा लागू होगी। ऐसा होते हुए पीएसए सिवाल उतराई और पुनः लदान द्वारा पोत के भीतर अंतरित कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगा सकता।

बांधने/खोलने का प्रभार लगाने के औचित्य और न्यायसंगतता पर इस आदेश में बाद में चर्चा की गई है। यहां विचार-विमर्श कंटेनरों के अंतरण के मामले में यह दर दो बार प्रभारित करने के मुद्दे तक ही सीमित है। पीएसए सिवाल द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण यह दर्शाता है कि यह प्रभार मुख्यतः इसकी कम्प्यूटर प्रणाली के प्रचालन व्यय और सामान रखने की योजना बनाने से संबंधित कार्यकलापों को शामिल करने के लिए है। इस प्रभार में शामिल बांधने/खोलने की वास्तविक लागत नगण्य है।

पीएसए सिवाल का दरों का मान पोत पर अंतरित कंटेनरों पर बांधने/खोलने आदि के लिए प्रशुल्क लेने की अनुमति देता है। यह प्रश्न कि क्या यह प्रभार जैसा पीएसए सिवाल द्वारा कथित रूप से किया गया है, दो बार लगाया जाए। कंटेनरों के अंतरण के मामले में, सामान रखने की योजना बनाने और सामान्य पर्यवेक्षण में टर्मिनल प्रचालकों का प्रयास उतनी सीमा तक नहीं हो सकता जैसा प्रवेश-द्वार से होकर गुजरने वाले सामान्य अयात/निर्यात कंटेनरों के मामले में होता है। वास्तव में, इन मामलों में टर्मिनल प्रचालक की जानकारी में यह बात पहले ही आ जाती है कि उतारे गए कंटेनर का पुनः लदान किया जाना है और सामान रखने की योजना बनाने में इस पहलू को ध्यान में रखा जाता है। ऐसा होते हुए, टर्मिनल प्रचालक का शामिल होना केवल एक बार के लिए है और इस प्रभार के दो बार संग्रहण की आवश्यकता नहीं है।

उपरोक्त चर्चा के दृष्टिगत ऐसे मामले में पीएसए एसआईसीएल बांधने/खोलने, सामान रखने की योजना बनाने और पर्यवेक्षण प्रभार केवल एक बार लगाने के साथ उतराई और पुनः लदान करके कंटेनर के अंतरण के लिए दरों के मान में निर्धारित (प्रहस्तन) प्रभार लगा सकता है ।

- (iii) टीएसए ने सहमत्य शीर्ष अवधि के बाद विलम्बित भुगतानों पर पीएसए सिक्कल द्वारा अधिरोपित ब्याज लगाने पर भी आपत्ति की है । पीएसए सिक्कल ने उल्लेख किया है कि यह 2 प्रतिशत प्रतिमाह की दर पर दंडात्मक ब्याज प्रभारित करता है, जो टीपीटी द्वारा प्रभारित किए जाने के समान ही है । पीएसए एसआईसीएल ने यह भी तर्क दिया है कि उसे अपनी व्यापारिक नीति के आधार पर इस मुद्दे का निर्णय करने की अनुमति दी जानी चाहिए ।

प्राधिकरण ने प्रयोक्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतानों तथा साथ ही पतन न्यासों द्वारा विलम्बित वापसियों पर कतिपय शर्तों के अधीन 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष का दंडात्मक ब्याज निर्धारित किया है । विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज लगाने के लिए पीएसए एसआईसीएल द्वारा अपनाई गई पद्धति को अनुचित नहीं कहा जा सकता क्योंकि व्यापार के सामान्य क्रम में ऐसी लेवी सामान्य व्यवहार है । यहां संगत बात यह है कि टर्मिनल प्रचालक भी समान दर पर प्रयोक्ताओं को विलम्बित वापसियों पर समान दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसके अतिरिक्त, पीएसए सिक्कल इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अधिसूचित दंडात्मक ब्याज दर अपनाएगा ।

- (iv) पीएसए एसआईसीएल के दरों का मान यह निर्दिष्ट करता है कि पोत प्रचालक पीएसए एसआईसीएल को सामग्री रखने की योजना बनाने और कंटेनरों को बांधने/खोलने से संबंधित सेवाएं करने के लिए प्राधिकृत करेगा । टीएसए की यह आपत्ति है कि टर्मिनल प्रचालक पोत पर प्रचालन करने के पूर्व संबंधित पोत से ऐसा प्राधिकार नहीं मांगता । पीएसए एसआईसीएल ने उल्लेख किया है कि यह कोई भी प्रचालन प्रारंभ करने के पूर्व अधिसूचना प्रपत्र में उनसे हस्ताक्षर कराके बांधने/खोलने की सेवा निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत करते हुए प्रत्येक पोत से पूर्वानुमोदन प्राप्त करता है । इसने आगे तर्क दिया है कि पोत पर उसके कार्यकलापों को चीफ ऑफिसर/मास्टर द्वारा स्वीकार किया जाता है और लड़कों ने भी टीएचसी के हिस्से के रूप में यह प्रभार शामिल किया है ।

पीएसए एसआईसीएल द्वारा प्रस्तुत सामान्य अधिसूचना प्रपत्र (जीएनएफ) का पठन स्पष्ट रूप से यह इंगित नहीं करता कि ऐसा विशिष्ट प्राधिकार उस प्रपत्र के अधीन किया जाता है । यह एक तथ्य है कि पोत के मास्टर इस अधिसूचना प्रपत्र पर हस्ताक्षर करने के बाद टर्मिनल प्रचालक को बांधने/खोलने और सामग्री रखने की योजना बनाने का कार्य करने हेतु अनुमति देते रहे हैं । यह दर्शाता है कि पोत जीएनएफ को बांधने/खोलने और सामग्री रखने की योजना बनाने का कार्य करने के लिए भी पीएसए एसआईसीएल के लिए प्राधिकार मानते रहे हैं । तथापि, पीएसए एसआईसीएल के लिए प्रपत्र को स्पष्ट रूप से पोत के मास्टर से विशेष प्राधिकार प्रदान करने हेतु संशोधित करना उपयुक्त होगा ।

पीएसए एसआईसीएल के टीएचसी में इस प्रभार को शामिल करने के बारे में तर्क को विशेष प्राधिकार प्राप्त करने के प्रतिस्थापी के रूप में नहीं माना जा सकता ।

टीएचसी में पोत पर सेवाओं के लिए प्रभारों को शामिल करने का तर्काधार एमबीपीटी से संबंधित एक भिन्न मामले में इस समय प्राधिकरण के जांचाधीन है । तथापि, पीएसए एसआईसीएल द्वारा उठाया गया टीएचसी का मुद्दा इस मामले में अधिनिर्णय के लिए जांचे जा रहे मुद्दे के संगत नहीं है ।

- (v) यह मानना होगा कि कंटेनर को बांधना/खोलना और नौमरण की योजना बनाना साधारतया टर्मिनल सेवाओं का हिस्सा नहीं होता । प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीएल की इस धारणा कि ऐसे कार्यकलापों का एकीकरण उत्पादकता दायित्वों की प्राप्ति करने हेतु उसके लिए आवश्यक होगा, में बल देखने के बाद इन सेवाओं के लिए विशिष्ट प्रभार की अनुमति दी है । तथापि, पीएसए एसआईसीएल को इन कार्यकलापों को करने के पूर्व पोत द्वारा विशिष्ट प्राधिकर मांगने का सुझाव दिया गया है । संभवतः, पीएसए एसआईसीएल उसे पोत पर इन कार्यकलापों को करने की अनुमति देने के लिए लाइन्स के साथ अपनी सविदा के भाग के रूप में पोतों के साथ बातचीत कर सकता है । अगर यह नहीं होता है तो पृथक-पृथक मामलों में विशिष्ट प्राधिकार प्राप्त करना अपरिहार्य है, और यह प्रभार लगाना ऐसा प्राधिकार प्राप्त करने पर शर्तबंद होगा ।
- (vi) बांधने/खोलने, नौमरण की योजना बनाने और पर्यवेक्षण के लिए प्रभार के औचित्य पर भी टीएसएए द्वारा प्रश्न उठाया गया है ।

जैसा पहले उल्लेख किया गया है, पीएसए एसआईसीएल का मौजूदा प्रशुल्क चैन्सर्ड पत्तन न्यास के उस समय मौजूद प्रशुल्क से अपनाया गया है । सीएचपीटी में, पत्तन बांधने/खोलने और नौमरण की योजना बनाने के लिए कोई प्रभार नहीं लगाता । ये कार्यकलाप निजी जहाजी कुलियों और सर्वेक्षकों द्वारा किए जाते हैं । इस मामले में पीएसए एसआईसीएल ने इन जहाजी कुलियों और सर्वेक्षकों द्वारा प्रभारित बाजार दर को अपनाया है । सीएचपीटी के परिप्रेक्ष्य में, यह प्रभार प्राथमिक तौर पर पत्तन न्यास और गोदी श्रमिक बोर्ड के श्रमिक समूह को बुक करने के लिए है । जैसाकि पीएसए एसआईसीएल द्वारा स्वीकार किया गया है, श्रमिकों की ऐसी बुकिंग उसके टर्मिनल प्रचालन के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न नहीं होती ।

पीएसए एसआईसीएल द्वारा प्रस्तुत लागतों के आकड़े अब इंगित करते हैं कि इस प्रभार का लगभग 79% कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर से संबंधित पूंजी और अनुरक्षण लागत के लिए हिसाब में लिया जाना प्रस्तावित है । यह तथ्य इस प्राधिकरण को प्रकट नहीं किया गया था, जब पीएसए एसआईसीएल ने अपने टर्मिनल के प्रारंभ के समय प्रशुल्क का आवेदन प्रस्तुत किया था । किसी भी मामले में कम्प्यूटरों से संबंधित व्यय को केवल बांधने/खोलने और नौमरण की योजना बनाने तक ही सीमित रहने के रूप में नहीं देखा जा सकता । कम्प्यूटर प्रणाली का प्रयोग सभी टर्मिनल में किए जाने वाले सभी कार्यकलापों को आवंटित किया जाए । पीएसए एसआईसीएल द्वारा दिए गए लागत सगणनाओं में कुछ त्रुटियाँ हैं, जिसका विस्तृत विश्लेषण कम्प्यूटर प्रणाली पर व्यय से संबंधित उपरोक्त अवलोकन को ध्यान में रखते हुए नहीं किया जाता ।

यह तथ्य कि उत्पादकता का वांछित स्तर प्राप्त करने के लिए टर्मिनल कार्यकलापों के साथ पोत पर प्रचालनों का एकीकरण निश्चित रूप से विचार करने योग्य है । जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, कम्प्यूटर पर किया गया संपूर्ण व्यय बांधने/खोलने, नौमरण की योजना बनाने आदि पर प्रभार लगाने के माध्यम से वसूल किया जाना है । चूंकि, पीएसए एसआईसीएल का मौजूदा प्रशुल्क उसकी अपनी लागत पर आधारित नहीं है, इसलिए यह टिप्पणी करना कठिन हो जाता है कि क्या इस व्यय का भार अन्य कार्यकलापों पर भी दिया जाता है या नहीं । पीएसए एसआईसीएल को अर्जित किए जाने वाले भावी राजस्व के पूर्वानुमानित स्तर को ध्यान में रखते हुए मौजूदा प्रशुल्क अपनाने की अनुमति दी गई है । इन परिस्थितियों में, अगर बांधने/खोलने आदि के लिए प्रभार को टर्मिनल प्रचालक को सभी कार्यकलापों पर ऐसा व्यय वितरित करने का अवसर दिए बिना कम्प्यूटर प्रणाली पर व्यय को अपवर्जित करते हुए घटाया जाता है तो पहले विचार किया गया राजस्व मॉडल कुछ हद तक अव्यवस्थित हो जाएगा । ऐसा होते हुए, सदमर्गत प्रशुल्क मद को पृथक रूप से परिवर्तित नहीं किया जा सकता । यह उल्लेखनीय है कि प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से कंटेनर के प्रहस्तन की पूर्ण टर्मिनल लागत यहाँ तक कि सदमर्गत प्रभार लगाने के साथ भी पीएसए



एसआईसीएल में निम्नतम में से एक है । यह लाभ और भी बढ़ जाता है, जब अन्य कई भारतीय पत्तनों की तुलना में पीएसए सिकल में प्राप्त (उच्चतम) उत्पादकता स्तर पर भी ध्यान दिया जाता है ।

- (vii) पीएसए एसआईसीएल को अपना प्रचालन चालू किए लगभग एक वर्ष बीत चुका है । यह उचित रूप से प्रत्याशा की जा सकती है कि इसके पास अपने कार्यकरण के आधार पर पूर्वकाल के लिए पर्याप्त प्रचालनात्मक और वित्तीय आकड़े हैं, जो 1947-48 के लिए भी ऐसे ब्यौरों का पूर्वानुमान लगाने योग्य हैं । इसलिए, पीएसए एसआईसीएल के लिए अच्छा समय आ गया है कि वह अपने राजस्व और लागत पूर्वानुमानों के आधार पर सीएचपीटी आधारित प्रशुल्कों से अलग होकर पृथक विशिष्टियां अपना सकता है । यह उल्लेखनीय है कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में नवा शेवा अंतर्राष्ट्रीय कटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी), जिसने अपना प्रचालन प्रारम्भ करने के समय प्रारम्भिक तौर पर जेएनपीटी का शुल्क अपनाया था, ने हाल ही में अपने राजस्व और लागत पूर्वानुमानों के आधार पर प्रशुल्कों के पृथक सेट का विकल्प दिया है ।

इसलिए, यह प्राधिकरण पीएसए एसआईसीएल को इस प्रकार पहली मई, 2001 तक मौजूदा दरों के मान की समीक्षा करने के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करने की अनुमति देना उचित समझता है । यह मानना होगा कि प्रशुल्क समीक्षा का अनिवार्य रूप से अतः प्रशुल्क वृद्धि में होना आवश्यक नहीं है । अगर, पीएसए एसआईसीएल समय-अनुसूची से पूर्व समीक्षा के लिए दिए गए विशेष सुझाव को अनदेखा करते हुए पहले इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दो-वर्षीय प्रशुल्क सशोधन पर अडिग रहना चाहता है, तो इस प्राधिकरण के पास बाधने/खोलने, नौमरण की योजना बनाने आदि से संबंधित प्रशुल्क मद के पुनः नियतन के लिए स्वतः कार्यवाई करने के अतिरिक्त कोई विकल्प नहीं होगा ।

उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए पोत पर किए जाने वाले कार्यकलापों के एकीकरण के बारे में पीएसए एसआईसीएल का तर्क स्वीकार करते हुए यह बल देने की आवश्यकता है कि प्रशुल्क उत्पादकता स्तरों से भी संबद्ध होगा । यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी में क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क (ईएलटी) योजना निर्धारित कर चुका है । एनएसआईसीटी ने ईएलटी योजना के लिए एक सशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है, जो विचारणीय है । अपने दरों के मान के सशोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय पीएसए एसआईसीएल को अपने टर्मिनल में भी ईएलटी योजना लागू करने पर विचार करने का सुझाव दिया जाता है ।

10 परिणामतः, ऊपर दिए गए कारणों और समग्र रूप से विचार करने के आधार पर यह प्राधिकरण टीएसए के अभ्यावेदन को निम्नानुसार पीएसए एसआईसीएल को निर्देश देने की सीमा तक अनुमति देता है —

- (i) यह उत्तराई और पुनः लदान करके पोतों (घाट से होकर) के भीतर अतरण के मामलों में कटेनर और कटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क नहीं लगाएगा । यह ऐसे मामलों में बाधने/खोलने का प्रभार केवल एक बार लगा सकता है । इस स्थिति के विपरीत अब तक की गई बिलिंग को सशोधित किया जाएगा और प्राप्त अधिक भुगतान वापस किया जाएगा ।
- (ii) यह प्रयोक्ताओं से विलम्बित भुगतानों पर कोई भी प्रतिशत प्रतिवर्ष दंडात्मक ब्याज लगा सकता है । ऐसे मामलों में, इसे विलम्बित वापसियों के मामले में समान दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा । (महापत्तनों के लिए निर्धारित दंडात्मक ब्याज 24% प्रतिवर्ष है । परंतु 24% के बारे में कोई यथार्थकता नहीं है । यहाँ सगत यह है कि दर प्रयोक्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतानों और पीएसए एसआईसीएल द्वारा विलम्बित वापसियों दोनों के लिए समान होगी) ।

- (iii) इसे बनाने/खोलने और नौमरण की योजना बनाने के कार्यकलापों को प्रारंभ करने के पूर्व पोतों से विशेष प्राधिकार मांगना होगा। विकल्पतः, यह पृथक शिपिंग लाइनों के साथ की जाने वाली सविदा में ऐसे प्राधिकार को शामिल कर सकता है।
- (iv) वह अपने राजस्व और लागत पूर्वानुमानों के आधार पर मौजूदा दरों के मान के संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार करेगा। ऐसा प्रस्ताव अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण को पहली मई 2001 तक प्रस्तुत किया जाएगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/असा०/2000]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

New Delhi, the 29th January, 2001

**No. TAMP/78/2000-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 43 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by the Tuticorin Steamer Agents' Association regarding anomalies in levying container handling charges by the PSA SICAL Terminals Limited, as in the Order appended hereto

**SCHEDULE**

Case No. TAMP/78/2000-TPT

Case No. TAMP/78/2000-TPT

The Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA)

... Applicant

Vs

The PSA SICAL Terminals Limited

... Respondent

**ORDER**

(Passed on this 5th day of January 2001)

The Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA) has submitted a representation about container handling charges levied by the PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL) at variance with the tariffs approved by this Authority.

2.1. The TSAA has tabulated the tariff applicable as per Scale of Rates vis-a-vis charges levied by the PSA SICAL as given below:

Activities	Applicable charges as per Tariff	Charges levied by PSA SICAL
Para 1.5 Charges for shifting Container with in Vessel a) For a 40' container shifted by landing and reshipping.	US \$ 38.81	US \$ 38.81 + Lashing / unlashng Charges (twice) US \$ 16.08 + Container wharfage charges (twice) US \$ 2.76 + Cargo wharfage charges (twice) Rs.1500/-

The TSAA has stated that the PSA SICAL refused to accept its contention inspite of having exchanged correspondence and lengthy discussions with them.

2.2. The TSAA has further stated that PSA SICAL has been levying US \$ 8.04 per container towards lashing / unlashng and stowage planning charges which is not prevailing in any of the ports in India. Also, interest is being imposed on the users which is not mentioned in the tariff approved by this Authority.

3. The TSAA had earlier represented that there was no justification to collect lashing / unlashng, supervision and stowage planning charges on the following grounds:

- (i). Any activity on board the vessel was the sole prerogative of the vessel owner / master.
- (ii). Lashing is only for containers on deck; PSA SICAL was collecting this charge on all containers loaded / discharged.

4. Subsequently, the TSAA has informed that the PSA SICAL is not seeking authorisation from the concerned vessel before carrying out lashing / unlashng operations on board. It has also pointed out that when it was carrying out such operations in the past, the cost was less than Rs.25/- per unit.

5. In response, the PSA SICAL has offered the following comments:
- (i). Stowage planning, lashing/unlashing of containers and supervision are terminal services carried out by all major international ports. It is an essential part of an integrated terminal operations. With such an integration in the work process it has been possible to achieve an average Gross Crane Rate of 23 moves per hour and a fast turn around of vessels within 12 hours. The operational efficiency and high productivity is a testimony of this best practice in port management and operations of international standards. It is on this basis that the charges for stowage planning, lashing/unlashing of containers and supervision must be viewed as a composite one.
  - (ii). The THC levied by the Lines includes the charges approved by the TAMP for stowage planning, lashing/unlashing of containers and supervision services provided by the PSA SICAL. Since 7 January 2000, MLOs have been recovering this charge from shippers and consignees.
  - (iii). The PSA SICAL obtains prior approval from each and every Chief Officer/Master of the ship authorising it to perform lashing/unlashing services by getting a Notification form signed before commencement of any operation.
  - (iv). Its activities onboard the vessels are accepted by the Chief Officer/Master and the TSAA has also included the charges for stowage planning, lashing/unlashing of containers and supervision services as part of the THC.
  - (v). Lashing/unlashing operation is only a very small component of the total composite services provided by the PSA SICAL. The approved rate represents the average cost that covers integrated services.
  - (vi). Its terminal productivity is significantly higher than that at Cochin, Chennai, Bombay, JNPT and is comparable to that of the NSICT. The focus of comparison should not be on individual work process / practices, but on the final result in terms of terminal's overall productivity. Vessel turnaround time has declined by more than 100% and a year-on-year growth rate of 35% has been achieved. The number of Container ships calling at the TCT has increased by 50% as a result of its fully integrated operational process.
  - (vii). It has stopped collecting the charges for wharfage and stowage planning, lashing / unlashing and supervision services for the landing and reshipment (L&R) of containers till the representation of the TSAA is decided by the TAMP.
  - (viii). The tariff approved for L & R operations is only for stevedorage charges. As long as a box passes the wharf, wharfage is applicable. Hence, wharfage charges are collected twice for boxes requiring landing and reshipping.
  - (ix). Similarly, stowage planning, lashing / unlashing and supervision is charged twice since the service is performed two times.
  - (x). It was agreed between the PSA SICAL and the TSAA that two options (viz. Deposit System or Current System) would be given to the customers for settlement of bills; and payment of interest beyond the credit period under the two systems was also agreed between them. The interest rate of 2% per month charged by it for delayed payments is the same as that charged by the TPT.
  - (xi). Since, charging of interest is an administrative matter, the BOT operator should be allowed to decide this issue based on commercial principles customised service levels and the financial policy of the company.

6. The representation of the TSAA was circulated among various port users / representative bodies of port users and the Tuticorin Port Trust (TPT) for their comments. Comments received from them are summarised below:

**Container Shipping Lines Association (India)**

- (i). The PSA SICAL is charging twice for the same activity.
- (ii). There is no dispute in the rationale for transshipment charge but lines cannot be charged the transshipment charge and the other charges which is unjustifiable and double charging.

**The Customs Licensed Agents' Association**

They fully agree with the views of the TSAA and request the TAMP to guard the Port Users by taking appropriate action to avoid payment of unapproved charges to the PSA SICAL.

7.1. A joint hearing in this case was held on 6 September 2000 in Tuticorin. During the joint hearing following submissions were made:

**Tuticorin Steamer Agents' Association**

- (i). The PSA SICAL charges double wharfage which is illegal. It also charges for extra movements.
- (ii). No stevedoring is involved. Therefore, landing and reshipping cannot be said to cover that. Even if stevedoring is recognised, it shall cover lashing also.
- (iii). Lashing charge shall not be collected at all. The terminal charge covers that. In any case, it shall not be passed on to users.
- (iv). Rate of US \$ 8.04 towards stowage planning, lashing / unloading and supervision services is very high.
- (v). The TAMP in its order has stated that this charge is conditional upon obtaining specific authorisation from the vessel. This is not being followed by the PSA SICAL. They are compelling us to pay, without allowing us to exercise the option.
- (vi). The PSA SICAL is charging interest without authorisation from the TAMP.
- (vii). Why penalise a consignee for a ships' fault in wrongly loading containers? If at all, treat such containers as transshipment containers; not as import and export separately.

**PSA SICAL**

Our position is explained in our letter dated 5 September 2000. We will submit our further submissions by 25 September 2000.

7.2. During the joint hearing, it was decided to allow the PSA SICAL to submit a detailed written submission alongwith break up of cost of rendering services by 25 September 2000. The TSAA was also advised to give details of costing from its side.

8.1. As decided in the joint hearing, the PSA SICAL has furnished its written submissions, a summary of which is given below:

- (i). Stowage planning, lashing / unloading and supervision is an essential part of integrated terminal operation designed to provide high level of terminal

services to their customers. This is also a critical prerequisite to achieve productivity obligations as stipulated in its Licence Agreement with the TPT.

- (ii). The basis and rationale of their tariff structure is to deliver higher productivity at most competitive prices. Its tariff structure is lower compared to the container handling charges prevailing in COPT, JNPT and NSICT.
- (iii). Its charges for various services were bench-marked against Chennai Port's tariff structure. The extra services that it offers using its integrated operational process and computerised terminal management system are packaged within this bench- marked tariff structure. The total container handling charges in the PSA SICAL terminal should be considered in the decision making process.
- (iv). Services provided under this charge are an integrated process that starts from the time the container arrives at the gate, flowing through the yard, to the wharf, and finally on to the vessel. All operations are computer integrated on real time date.
- (v). S owage planning requires capturing of relevant container details, determining the best crane split given the storage on-board, planning the discharge sequence, yard space, slotting sequence of export/import containers and stuffing /shifting of containers in the yard prior to and during vessel operations to achieve high productivity.
- (vi). The integration of lashing / unlashng in their total operation enables them to discharge the first container within 15 minutes of berthing of the vessel and to maintain high level of productivity through their computerised terminal management system.
- (vii). Supervision services involve co-ordination of all integrated terminal operations both on-board and on shore.
- (viii). The stevedoring rate for container handled at Chennai is Rs.375/- which includes lashing / unloading, shoe and cone fixing, etc., performed by the stevedoring agent by employing Port Trust and Dock Labour Board labour. The nature and services provided at the PSA SICAL are not the same as those provided by the stevedoring agents at the CHPT. It has, however, adopted the rate of Rs.350/- in consistent with this philosophy to adopt the rate structure of Chennai Port. The rate adopted is definitely reasonable considering its efficient services and high productivity.

8.2. The PSA SICAL has mentioned that it is not possible to give a detailed break up of the cost of rendering these services since they are part of integrated terminal operation. It has, however, provided an indicative break up of the cost. The PSA SICAL has requested this Authority to maintain confidentiality of the information furnished since it is commercially sensitive.

9. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the PSA SICAL was approved by this Authority in December 1999. The approval has been accorded based on the proposal from the PSA SICAL seeking to adopt the CHPT rates. It is relevant to mention here that the existing tariffs of the PSA SICAL fixed for the first time are not based on its own cost of operations and capital employed; but, basically, are an adoption of the notified tariffs in the neighbouring port, i.e., the Chennai Port Trust.
- (ii). The TSAA has represented that the Terminal Operator levies twice the charges relating to lashing/unlashing, wharfage on containers, and wharfage on cargo,

in the case of shifting of containers within the vessel by landing and reshipping (L&R).

The Scale of Rates of the PSA SICAL contains a specific tariff for the handling operation relating to a container shifted within the vessel by landing and reshipping. The Scale of Rates is silent about levy of wharfage on container and containerised cargo in such cases. As has been mentioned earlier, the existing tariffs of the PSA SICAL are an adoption of the CHPT tariffs. It is, therefore, relevant to refer when in doubt to the CHPT Scale of Rates including the conditionalities governing the tariffs. *Item No.17(c) in Chapter II(A) of the CHPT Scale of Rates clearly specifies that the containers and containerised cargo covered by the operation of shifting of the containers from one hatch to another of the same vessel via the quay using the CHPT tractor trailers or other equipment shall not attract any wharfage.* A similar prescription has, therefore, to be applicable in the case of the PSA SICAL also. That being so, the PSA SICAL cannot levy any wharfage on the containers and the containerised cargo shifted within the vessel by landing and reshipping.

The reasonableness and justification of levying lashing/unlashing charges are discussed later in this Order. Here, the discussion is confined only to the issues of charging this rate twice in the case of shifting of containers. The explanation offered by the PSA SICAL shows that this charge is mainly to cover capital and operating expenditure of its computer system and activities relating to stowage planning. The actual cost of lashing/unlashing included in this charge is negligible.

The PSA SICAL Scale of Rates allows charging of tariff for lashing/unlashing, etc., on containers shifted on board vessels. The question is whether this charge is to be levied twice, as allegedly done by the PSA SICAL. In the case of shifting of containers, the Terminal Operator's efforts in stowage planning and general supervision may not be of the same order as in the case of normal import/export containers passing through his gate. In fact, in these cases, it comes to the knowledge of the Terminal Operator in advance that the container landed is to be reshipped and this aspect is taken into account in stowage planning. That being so, the Terminal Operator's involvement is only for one time and not twice warranting collection of this charge twice.

In the light of the discussion above, the PSA SICAL can levy the (handling) charges prescribed in the Scale of Rates for shifting the container by landing and reshipping alongwith lashing/unlashing, stowage planning and supervision charge only once in such cases.

- (iii). The TSAA has also objected to the levy of interest imposed by the PSA SICAL on delayed payments beyond an agreed lead-time. The PSA SICAL has mentioned that it charges a penal interest @ 2% per month which is same as the one charged by the TPT. The PSA SICAL has also argued that it must be allowed to decide this issue based on its business policy.

The Authority has prescribed a 24% p.a. penal interest on delayed payments by the users as well as on the delayed refunds by the port trusts subject to certain conditions. The practice adopted by the PSA SICAL to levy penal interest on delayed payments cannot be termed as unreasonable as such a levy is a general practice in vogue in the normal course of business. What is relevant here is that the Terminal Operator shall also pay the same penal interest on delayed refunds to the users at the same rate. Besides, the PSA SICAL shall adopt the penal interest rate notified by this Authority from time to time.

- (iv). The Scale of Rates of the PSA SICAL stipulates that the vessel operator shall authorise the PSA SICAL to undertake the services relating to stowage

planning and lashing/unlashing of containers. The TSAA objection is that the Terminal Operator does not seek such authorisation from the concerned vessel before carrying out operations on board. The PSA SICAL has mentioned that it obtains a prior approval from each vessel authorising it to perform lashing/unlashing services by getting them to sign a Notification Form before commencement of any operation. It has further argued that its activities on board the vessel are accepted by the Chief Officer/ Master and the Lines have also included this charge as part of the THC.

A reading of the General Notification Form (GNF) furnished by the PSA SICAL does not indicate explicitly that such specific authorisation is made under that Form. It is a fact that the Masters of the vessels after signing this notification form have been allowing the Terminal Operator to carry out lashing / unlashing and stowage planning. This shows that the vessels have been treating the GNF as an authorisation for the PSA SICAL to undertake lashing/unlashing and stowage planning also. It will, however, be appropriate for the PSA SICAL to modify the Form to explicitly provide for a specific authorisation from the Master of the Vessel.

The PSA SICAL's argument about inclusion of this charge in the THC cannot be taken as a substitute for obtaining specific authorisation.

The rationale of inclusion of charges for on-board services in the THC is currently under examination of this Authority in a different case relating to the MBPT. The THC issue raised by the PSA SICAL is, however, not relevant to the issue being canvassed for adjudication in this case.

- (v). It is to be recognised that lashing/unlashing of containers and stowage planning do not ordinarily form part of terminal services. The Authority has allowed a specific charge for these services after seeing force in the PSA SICAL's contention that integration of such activities will be necessary for it to achieve the productivity obligations. The PSA SICAL, however, has been advised to seek a specific authorisation by the vessels before undertaking these activities. Possibly, the PSA SICAL may negotiate with the vessels as a part of its contract with the Lines to allow it to carry out these on board activities. If this does not happen, obtaining a specific authorisation in individual cases is inevitable, and, levying this charge will be conditional upon obtaining such authorisation.
- (vi). The reasonableness of the charge for lashing/unlashing, stowage planning and supervision is also questioned by the TSAA.

As has been mentioned earlier, the existing tariffs of the PSA SICAL have been adopted from the then existing tariffs of the Chennai Port Trust. At the CHPT, the port does not levy any charge for lashing/unlashing and stowage planning. These activities are carried out by private Stevedores and Surveyors. The PSA SICAL has in this case adopted the market rate charged by these Stevedores and Surveyors. In the CHPT context, this charge is primarily for booking of labour gangs of the Port Trust and the Dock Labour Board. As has been admitted by the PSA SICAL, such labour booking does not arise in the context of its terminal operation.

The break up of costs, as furnished by the PSA SICAL now, indicates that about 79% of this charge is proposed to be accounted for capital and maintenance cost relating to computer hardware and software. This fact was not disclosed to this Authority when the PSA SICAL submitted its tariff application at the time of commencement of its Terminal. In any case, expenditure relating to computers cannot be seen as confined only to lashing/unlashing and stowage planning. The computer system is used in all terminal activities; and, hence the related expenditure is to be allocated to all



the activities carried out in the Terminal. The cost calculations given by the PSA SICAL contain some errors, a detailed analysis of which is not made in the light of the above observation relating to expenditure on the computer system.

The facts that integration of on board operations with the Terminal activities to achieve the desired level of productivity and the investment made in the computer system definitely deserve consideration. As has been mentioned earlier, the entire expenditure on computer is sought to be recovered through the charges on lashing/unlashing, stowage planning, etc. Since the existing tariffs of the PSA SICAL are not based on its own cost, it becomes difficult to comment whether this expenditure is loaded to other activities also. The existing tariffs have been allowed to be adopted by the PSA SICAL bearing in mind a projected level of future revenue it has to earn. In these circumstances, if the charge for lashing/unlashing, etc., is reduced by excluding the expenditure on the computer system without giving the Terminal Operator an opportunity to distribute such expenditure on all activities, the revenue model considered earlier will be somewhat disturbed. That being so, the tariff item in reference cannot be altered in isolation. It is noteworthy that from the users angle, the total terminal cost of container handling is one of the lowest at the PSA SICAL, even with the levy of the charge in reference. This benefit multiplies when the (higher) productivity levels achieved at the PSA SICAL, in comparison with many other Indian Ports, are also taken into account.

- (vii). Nearly one year has passed since the PSA SICAL has commissioned its operations. It can be reasonably expected that it has sufficient operational and financial data for the past based on its working to be able to forecast such details for the future also. So the time has ripened for the PSA SICAL to branch off from the CHPT-based tariffs to a separate specification based on its own revenue and cost projections. It is noteworthy that the Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT) at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), which had also adopted the JNPT tariffs initially at the time of commencement of its operations, has recently opted for a separate set of tariffs based on its own revenue and cost projections.

This Authority, therefore, finds it reasonable to allow the PSA SICAL to so formulate its proposal for a review of the existing Scale of Rates by 1 May 2001. It is to be recognised that a tariff review need not necessarily end in a tariff increase. If the PSA SICAL wants to stick to the two year tariff revision cycle prescribed by this Authority earlier ignoring the specific suggestion made now for an ahead-of-schedule review, this Authority will have no option but to take up the tariff item relating to lashing/unlashing, stowage planning, etc., *suo motu* for refixation.

While accepting the PSA SICAL's argument about integration of on-board activities for achieving higher productivity, it needs to be emphasised that tariffs shall also relate to productivity levels. This Authority has already prescribed an Efficiency-Linked Tariff (ELT) Scheme at the NSICT. The NSICT has also submitted a revised proposal for the ELT Scheme which is under consideration. While formulating its proposal for revision of its Scale of Rates, the PSA SICAL is advised to take into consideration introduction of an ELT Scheme in its Terminal also.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority allows the representation of the TSAA to the extent of directing the PSA SICAL as follows:

- (i). It shall not levy wharfage on containers and containerised cargo in the case of shifting within the vessels (via quay) by landing and reshipping. It can levy lashing/unlashing charges only once in such cases. Billing done so far

contrary to this position shall be amended and the excess payment received shall be refunded.

- (ii). It can levy a penal interest @ X% per annum on delayed payments from the users. In such cases, it has to pay penal interest at the same rate in case of delayed refunds. (For the major ports the rate of penal interest prescribed is 24% per annum. But, there is no sanctity about 24%. What is relevant is that the rate shall be the same both for delayed payments by users and delayed refunds by the PSA SICAL.)
- (iii). It has to seek a specific authorisation from the vessels prior to commencement of lashing/unlashing and stowage planning activities. Alternatively, it can include such authorisation in the contract it may enter into with individual Shipping Lines.
- (iv). It shall formulate its proposals for revision of the existing Scale of Rates based on its own revenue and cost projections. Such proposals shall be submitted by 1 May 2001 to this Authority for approval.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT -III/IV/143/Exty/2000]